

Asia: VN/12230/2024

Hallituksen esityksen luonnos laiksi liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista ja siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Esityksellä ehdotetaan säädettäväksi uusi liikennejärjestelmän digitaalisia tietopalveluja koskeva laki. Lailla pantaisiin täytäntöön EU:n uudistettu ITS-direktiivi ja täydennettäisiin sen nojalla annettuja asetuksia. Lisäksi mm. jakeluinfra-asetuksen tiedonvaihtojärjestelmää koskeva säännös siirrettäisiin osaksi uutta lakia, tie- ja ka-tuverkon tietojärjestelmästä (Digiroad) annettu laki kumottaisiin, ja tehtäisiin myös siihen liittyviä muutoksia liikenteen palveluista annettuun lakiin.

ITS-direktiivissä ja sen asetuksissa edellytetään jäsenvaltioilta kansallisten yhteys-pisteiden perustamista. Nykyinen kansallinen sääntely on epäselvä ja puutteellinen. Kansallisten yhteyspisteiden hoito on ollut Väyläviraston ja Traficomin tehtävä, jotka ovat hankkineet palveluita Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Tehtäviä on hoidettu erilaisilla toimintamalleilla, tiedonhallintaan liittyvät roolit ja toiminnan tavoitteet ovat olleet monilta osin epäselviä. Liikenne- ja viestintävirastolla on ollut haastava kaksoisrooli palveluiden tilaajana ja sääntelyn valvojana. Myös Väyläviraston roolia tiedonvaihtojärjestelmässä on nähty tarpeelliseksi kirkastaa.

Esityksessä kansallisen yhteyspisteen järjestäminen ja ylläpito osoitettaisiin suoraan Fintraffic Oy:n tehtäväksi. Tarkoitus on vahvistaa Fintrafficin roolia liikenteen dataekosysteemin tiedonvaihdon solmupisteenä ja selkeyttää virastojen rooleja. Väyläviraston tehtävä olisi olla RTTI- eli tosiaikaisia liikennetietoja koskevan ja SRTI- eli liikenneturvallisuuteen liittyvien tietojen lähde. Nyt kansallisena yhteyspisteenä on osaksi toiminut Väyläviraston Digiroad -järjestelmä, osaksi Fintrafficin hoidossa oleva Digitraffic -järjestelmä, jonka tilaaja on ollut Väylävirasto.

Traficomin tehtävä toimia ehdotetun lain valvojana selkeytyisi ja vahvistuisi.

Jakeluinfra-asetuksen mukaan yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjien tai omistajien tulee varmistaa, että niiden vaihtoehtoisten poltto-aineiden infrastruktuurista tai infraan liittyvistä palveluista on saatavilla dataa maksutta. Ylläpitäjällä tai omistajalla tulee olla ohjelmointirajapinta, joka tarjoaa vapaan pääsyn dataan, ja niiden tulee toimittaa tietoa rajapinnasta kansallisille yhteyspisteille. Jäsenvaltion on varmistettava lataus- ja tankkauspisteitä koskevan tiedon saatavuus yhteyspisteen kautta. Aio. yhteyspisteen tehtävä siirtyisi Väylävirastolta Fintrafficille.

Toimijoiden (Väylävirasto, ELYt, kunnat sekä liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelu-jen tarjoajat) tulee huolehtia RTTI-asetuksen mukaisen datan saatavuudesta ko-neluettavassa muodossa. Velvoite koskisi koko valtion maantieverkkoa lain voi-maantullessa 1.1.2026., kuntien osalta ensi vaiheessa vain ”liikenteellisesti merkit-täviä kuntia” (suuret kaupunkiseudut).

Fintrafficin tehtävä olisi tarjota liikennejärjestelmän perustietopalvelua. Yhtiö hyö-dyntyisi kansallisen yhteyspisteen kautta vapaasti käytettäväksi saatua, itse tuot-tamaansa sekä viranomaisilta saatua dataa. Fintraffic saisi oikeuden käsitellä tieto-ja ja muodostaa koontikantoja tiedoista (mm. Digiroad- ja Digitraffic-järjestelmien, lataus- ja tankkauspisteitä koskevat sekä tie- ja katutöitä koskevat tiedot)

Fintrafficile tulisi velvollisuus tuottaa liikennejärjestelmän kokonaistilannekuvaa, joka yhdistäisi kaikkien liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien yllä pitämät operatiiviset tilannekuvat. Fintrafficile tulisi yhteistyövelvoitteita liittyen mm. liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittämisen yhteistyöverkostoon.

Esityksellä on taloudellisia ja muita vaikutuksia viranomaisten toimintaan ja Fintraf-fic Oy:hyn, sekä myös kuntiin. Vaikutuksia on myös liikennejärjestelmäkehitykseen, liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen.

Fintraffic Oy:n uudet tehtävät esitetään rahoitettaviksi valtionapuna. Valtiontukivi-ranomaisena toimisi Liikenne- ja viestintävirasto. Käytännössä virastojen tilaajateh-tävien hoitamiseen käytetyt varat siirtyisivät jaettavaksi valtionapuna.

Traficomilla säilyisi liikennejärjestelmän digitaalisia tietopalveluja koskevien kansal-listen säädösten ja EU:n suoraan sovellettavien asetusten valvonta, jonka sisältö laajenee, kun vaatimusten piiriin tulevien toimijoiden ja palveluiden määrä kasvaa. Traficom ei saisi tehtävän hoitamiseksi uusia resursseja, vaan laajentuvat vastuut esitetään otettaviksi haltuun tehtäväjärjestelyin.

SKAL:in näkemykset

SKAL pitää hyvänä lakiuudistusta, joka selkiyttää Fintrafficin, Väyläviraston ja Tra-ficomin rooleja liikenteen digitalisiin tietopalveluihin liittyvien tehtävien hoitamises-sa. Yhden yhteyspisteen luominen kolmen sijaan on asiakasnäkökulmasta perus-teltua. Samalla tulee varmistaa riittävät resurssit tehtävien hoitamiseen. Tarvittavat tehtäväsiirrot tulee tehdä organisaatioiden välillä, valtionhallinnon tehokkuusvaati-muksetkin huomioiden.

Digitalisaation mahdollisuudet liikennejärjestelmän ja liikenteen sujuvuuden kehit-tämisessä tulee hyödyntää maksimaalisesti. Kuljetusalalle tärkeää on tie- ja liiken-netiedon saatavuus ja reaaliaikaisuus. Ajantasainen tilannekuva parantaa kuljetus-ten ennustettavuutta. Häiriötilanteiden hallinnalla on iso merkitys kuljetusten suju-vuudelle. SKAL korostaa, että Suomessa talven sää- ja keliolosuhdetiedoilla on eri-tyistä merkitystä myös liikenteen turvallisuusnäkökulmasta.

On erittäin hyvä, jos olosuhdetietoihin panostamisella saadaan esityksessä ennus-tetun mukaisesti tehostettua väyläomaisuuden hallintaa sekä alennettua tienpidon ja tie- ja katuverkon talvihoidon kustannuksia.

Kuljetusalan näkökulmasta on tärkeää, että tieto vaihtoehtoisten polttoaineiden inf-rastruktuurista tai infraan liittyvistä palveluista on saatavilla dataa maksutta.

SKAL korostaa, että rahtitietojen jakamisen tulee perustua vapaaehtoisuuteen. Yri-tyskohtaisten rahtitietojen jakamista ei voida edellyttää.

On tärkeää, että asiointi viranomaisten kanssa on digitaalista ja että datan hyödyn-täminen lisääntyy ja monipuolistuu Suomessa. Sähköisen asioinnin viranomaisten kanssa tulee olla vaivatonta. Tiedonkulun viranomaisten välillä tulee toimia, ettei samaa tietoa tarvitse toimittaa useaan kertaan eri viranomaistahoille.

Liikenteeseen liittyvän datan tulee olla lähtökohtaisesti julkista, helppokäyttöistä ja reaaliaikaista. Digitaalisten standardien kehittämisen tulee perustua logistiikka-alan ja elinkeinoelämän tarpeisiin, ja kehittämisen lähtökohtana tulee olla kansainväliset standardit.

Kunnioittavasti,

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala

toimitusjohtaja

Outi Nietola

Logistiikkajohtaja

Nietola Outi

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry